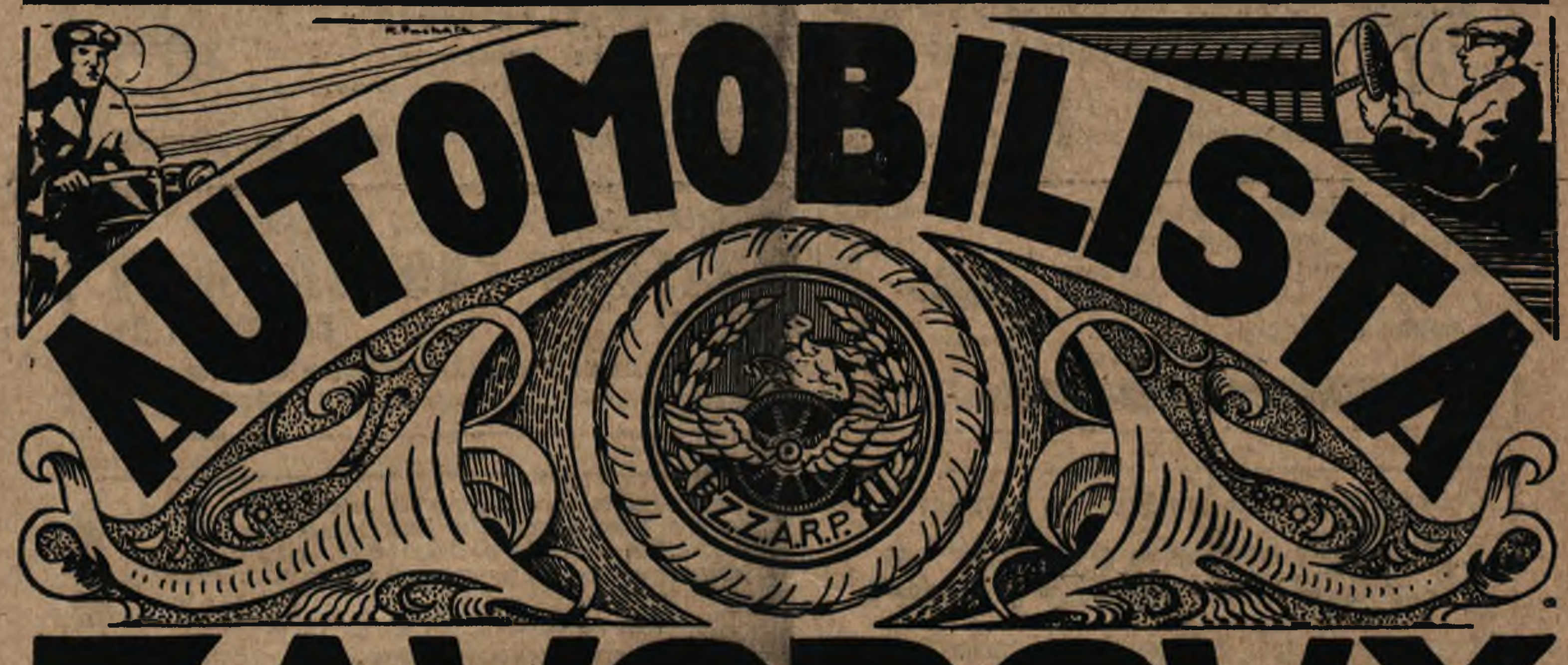
KRAKÓW — KATOWICE — LWÓW — ŁÓDŹ — POZNAŃ — WARSZAWA — WILNO.
Należytość poczt. opłacona ryczałtem. Cena numeru z przesyłką 50 gr.
Nr. 9. 1 WRZEŚNIA 1929 R. ROK I.



ZAWODOWY

Naczelny organ Zarządu Głównego Związku Zawodowego Automobilistów Rzeczyposp. Polskiej w Warszawie
Pismo poświęcone sprawom zawodowym, fachowym i gospodarczym.

Redakcja i Administracja: Kraków, Czysta 5, tel. 4248, godz. urz. od 5 do 7 wiecz. (17—19). Konto P. K. O. Nr. 408.945.

Koledzy,
kupujcie u firm,
które nas popierają!

NR. 9. 1 WRZESNIA 1929 R. ROK I.

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

Naczelny organ Zarządu Gł. Związku Zawod. Automobilistów Rzeczyposp. Polskiej w Warszawie.
Pismo poświęcone sprawom zawodowym, fachowym i gospodarczym.
Kraków — Katowice — Lwów — Łódź — Poznań — Warszawa — Wilno.

Redakcja i Administracja: Kraków, Czysta 5, tel. 4248, godz. urz. od 5 do 7 w. (17—19). Konto P.K.O. Nr. 408.945.

Koledzy, zasilajcie fundusz prasowy!

Strajk kierowców w Warszawie.

Jak wiadomo Warszawa przeżyła strajk szoferów. O strajku tym pisano wiele i na wszystkie strony różnie. Znane są wystąpienia prasy codziennej, która poza małemi wyjątkami jak „Robotnik", lub „Wiad. Warszawskie", starała się przedstawić znowu strajkujących szoferów w świetle conajmniej „czarnem", pozwalając sobie przytem na powiedzenia mało sympatyczne, a obliczone jedynie tylko na wprowadzenie w błąd opinji publicznej. Stwierdzając, że naogół prasa codzienna znowu zajęła stanowisko wrogie w stosunku do kierowców podajemy poniżej szczegółowy opis przebiegu strajku, oraz podłoża jego.

Sprawa ta ma się następująco:

Dnia 2 sierpnia br. odbyła się w Wydziale Ruchu Kołowego Komisarjatu Rządu m. st. Warszawy konferencja z przedstawicielami Z. Z. A. Rz. P., na której P. Olechnowicz, Naczelnik Wydziału, przedstawił nowe przepisy, dotyczące kar mających się nakładać w przyszłości na szoferów, uchybiających przepisom o ruchu kołowym. Nowe przepisy przewidywały takie „kary", iż w wielu wypadkach były one w rzeczywistości odebraniem całego zarobku szofera, na co natychmiast zwrócił uwagę Prezes Z. Z. A. Kol. **Edward Zawadzki,** wskazując, że kara przewyższająca 100 złotych, to niesłychana krzywda szofera. Przepisy te wchodziły w życie od popołudnia.

Po konferencji, która miała charakter czysto informacyjny (mimo to nie skorzystano z „informacji" Prezesa Zawadzkiego) już na drugi dzień zmobilizowano olbrzymie zastępy policji, obstawiając nią wszystkie przystanki tramwajowe, wszystkie rogi ulic etc. Każde poruszenie kierowcy było „przestępstwem". **Faktem jest, że w przeciągu 5-ciu godzin spisano przeszło 10.000 protokołów.**

W wyniku tego stanu szoferzy **samorzutnie** porzucili pracę. Strajk rozpoczął się w nocy z 4 na 5 sierpnia br., rano zaś zjawili się szoferzy w Związku, domagając się ujęcia akcji w swe kierownicze ręce.

Wobec powagi sytuacji utworzyły związki warszawskie wspólny blok, do którego przystąpiły: Z. Z. A. Rz. P., Związek Właścicieli Dorożek Samoch., Związek Szoferów i Mechaników oraz Centralny Związek Szoferów.

Wszystkie te organizacje ustaliły na wspólnej konferencji sposób działania oraz wybrały delegację. Komisarz Rządu delegacji nie przyjął.

W 3-cim dniu strajku pisze „Robotnik":

„Jak było do przewidzenia, nieprzyjęcie delegacji strajkujących szoferów przez Komisarza Rządu zaostrzyło sytuację i powiększyło rozgoryczenie szoferów". „Autobusy komunikacji podmiejskiej także przyłączyły się do strajku. Nastrój strajkowy doskonały".

Przedstawiciel delegacji radny m. Warszawy, Prezes Z. Z. A. Kol. E. Zawadzki porozumiał się następnie z Sekretarjatem p. Ministra Spraw Wewnętrznych komunikując, że zgłosi się tam delegacja. Otrzymał odpowiedź, że delegacja nie zostanie przyjętą i że w tej sprawie należy się zwrócić do Komisarjatu Rządu. Po różnych dalszych trudnościach przyjął delegację p. wicewojewoda odpowiadając odmownie na wszystkie propozycje i żądania.

W tym czasie odbywa się w domu przy ul. Wareckiej L. 7 olbrzymi wiec strajkujących, na którym postanowiono dalsze prowadzenie strajku. W tymże czasie postanawia Centralny Związek Szoferów wycofanie się ze strajku. Stąd następnie wiadomości o „rozbiciu się akcji strajkowej" etc.

W rzeczywistości przedstawiało się to w ten sposób, że szoferzy wezwani na wiec C. Z. S. (z pod znaku B. B. S.) wygwizdali taką propozycję, pozostawiając podworzec, w którym wiec się odbywał, zasłany podartemi legitymacjami.

7-my dzień strajku nie wnosi do sprawy nic nowego. Strajk trwa w całej pełni, a „Robotnik" pisze w długim artykule: „Podziwiamy solidarną walkę głodujących szoferów. Ale „podziwiamy" też postępowanie władz, którym wydaje się, że są nieomylne i mogą dyktować ludności, co się im żywnie spodoba..."

W poniedziałek dnia 12. 8. br. w myśl uchwały sobotniego wiecu delegacja „bloku" udała się ponownie do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, lecz p. Minister Składkowski nie przyjął jej. Wobec tego delegacja udała się do tegoż Ministra, jako zastępującego Premjera. I tu p. Minister delegacji nie przyjął, oświadczając, iż bezpośrednim przełożonym Wojewody grodzkiego w Warszawie jest dyrektor Departamentu Administracyjnego M. S. Wewn.

Wobec tego delegacja udała się do tegoż Departamentu, gdzie przyjął ją p. Czapiński. P. Czapiński, przyjąwszy memorjał, wręczony mu przez delegację, oświadczył, że sprawę zna jednostronnie, iż musi zapoznać się z nią i, w końcu, obiecał dać odpowiedź we wtorek, następnego dnia.

Memorjał strajkujących złożony przez „blok" miarodajnym władzom.

Jedną z najbardziej uciążliwych i odpowiedzialnych prac fachowych jest praca zawodowych kierowców samochodowych.

Szofer zawodowy podczas wykonywania pracy musi mieć na uwadze nie tylko swoje niepewne istnienie — zdrowie i życie, lecz zarazem obowiązany on

Koledzy, rozpowszechniajcie nasze pismo!

jest przestrzegać bezpieczeństwa publicznego — życia i mienia innych, pasażerów i przechodniów.

Szofer, zatem, z tytułu wykonywania pracy jest odpowiedzalny wobec swego pracodawcy za wykonanie swoich obowiązków, oraz wobec władz administracji ogólnej, ze względu na bezpieczeństwo publiczne, jak również ciąży nad nim odpowiedzialność prawna, sądowo-karna za wypadki samochodowe, oraz odpowiedzalność cywilna za szkody i straty wyrządzone osobom trzecim.

Z tych też względów od zawodowych kierowców wymaga się nieprzeciętnych zdolności fizycznych i należytej umiejętności prowadzenia samochodu z tem, aby wykonanie zawodu szoferskiego cechowała sumienność, a przedewszystkiem bystrość i przytomność umysłu, względnie szybka orjentacja tak w opanowaniu maszyny, jak i sytuacji, grożącej każdej chwili niebezpieczeństwem spowodowania katastrofy.

Zawód szofera — w całym tego znaczeniu słowa — jednakże nie jest ustabilizowany, gdyż prawo wykonywania zawodu szoferskiego może być cofnięte każdej chwili za wykroczenia, orzeczeniem władzy administracji ogólnej, bez wyroku sądowego, — o czem decyduje ostatecznie Ministerstwo Robót Publicznych.

Częstymi są zwłaszcza wypadki, że za jedne i te same wykroczenia popełnione przez szofera podczas pracy, bywają stosowane jednocześnie kary: sądowa — areszt, administracyjna — kara grzywny i równoczesne cofnięcie prawa jazdy, przedewszystkiem zaś za drobne przekroczenia przepisów kierowca podlega rygorom powszednim w formie kar doraźnych i grzywien.

W innych dziedzinach pracy tak surowa odpowiedzialność nie istnieje, gdyż nawet w wypadku wydania przez Sąd wyroku, skazującego przestępcę na karę więzienia, każdy pracownik — robotnik, czy rzemieślnik — po odbyciu tej kary, ma prawo powrócić do swego poprzedniego zajęcia zawodowego, o ile oczywiście, nie został pozbawiony tego prawa przez wyraźne zaznaczenie o tem w wyroku sądowym — co jednak ma zastosowanie w wypadkach tylko cięższych przestępstw.

Zawód szofera przeto jest pod każdym względem upośledzony, gdyż los takiego pracownika, przy najmniejszym nieraz nieszczęśliwym wypadku podczas pracy, polega na wydaleniu go z tej pracy raz na zawsze, wskutek odebrania prawa jazdy, natomiast gdy powszechna ustawa karna, za czyny przestępcze bardziej cięższe, przewiduje terminy pozbawienia wykonywania danego zawodu znacznie krótsze.

Na szczególną uwagę zasługuje karalność kierowców ze strony władz policyjno-administracyjnych, a mianowicie:

Kary doraźne i kary-grzywny.

Represje policyjne w postaci nakładania kar doraźnych, stanowią niewątpliwie rygor skuteczny — pewien przymus — obywatelski do przestrzegania porządku publicznego, względnie przepisów administracyjnych, to jednakże, ze względu na zbyt szablonowe i pochopne wymierzania kar mandatowych, budzić musi pewne zastrzeżenie, a to wobec masowego stosowania kar doraźnych względem szoferów.

W razie wypadku spowodowanego przez kierowcę, ewentualnie przekroczenie jakiegokolwiek z przepisów o ruchu drogowym — winno być wzięte pod uwagę przysługujące mu prawo zawezwania świadków oraz zanotowanie ich nazwisk w protokule policyjnym.

Ponadto kary grzywny administracyjne, oparte na policyjnym protokule zaocznym — jednostronnym, a wymierzane nakazem karnym przez władze administracji ogólnej, bywają w większości wypadkach stosowane nieproporcjonalnie wysoko.

Na porządku dziennym powstają fakta, że za drobne przekroczenia przepisów o ruchu przez kierowców, policjant żąda zapłacenia kary doraźnej zł. 2, a w razie odmowy honorowania tego „mandatu", na podstawie policyjnego protokułu zaocznego, za to samo przekroczenie, Starostwo wymierza zaocznie karę grzywny w kwocie zł. 20, jak to widać z załączonego dowodu.

Przepisy o bezpieczeństwie ruchu.

Przepisy o bezpieczeństwie ruchu na drogach publicznych, wobec postępu komunikacji samochodowej, wymagają sprężystego dozoru policyjnego i dlatego też często bywają uzupełniane odnośnemi rozporządzeniami, względnie zarządzeniami Oddziału Drogowego Komisarjatu Rządu. Przeważnie też względem kierowców samochodowych są wydawane

Koledzy, zasilajcie fundusz prasowy!

co raz to nowe zarządzenia, które w większości wypadków nie są poprzedzane rozporządzeniem porządkowem, a co ważniejsze nie są podawane do publicznej wiadomości przez obwieszczenie.

O zarządzeniach tego rodzaju jest powiadomiona policja, z równoczesnym nakazem stosowania represji karnych, lecz natomiast ani kierowcom samochodowym, ani Związkom zawodowym, czy też prasie fachowej nie podano do wiadomości o tych zarządzeniach, jak np.:

1. zmiana i zniesienie stacji bez oznaczenia ilości maszyn mogących oczekiwać na danym postoju.

2. nie podano do publicznej wiadomości zniesienia stacji np. róg Pięknej, Mokotowskiej i Kruczej i t. d.

3. zakazanie cofania wozów na postoju do tyłu podówczas gdy istnieje kilkanaście stacji o kolejności do tyłu np. ul. Młynarska róg Wolskiej, Krakowskie Przedmieście, róg Miodowej, pl. Bankowy i t. d.

4. brak ogłoszenia o ponownem egzaminowaniu wszystkich szoferów i t. p.

Stąd też siłą faktu, powstają masowo przekroczenia przepisów przez kierowców wskutek ich nieświadomości, i równocześnie następuje masowo nakładanie kar policyjno-administracyjnych.

W ostatnich zwłaszcza czasach represje policyjne, drogą nakładania kar doraźnych, które dochodzą do wysokości zł. 10.—, oraz administracyjnych do zł. 150.— stały się tak częstymi i masowemi, że akcja ściągania nadmiernie wysokich kar doraźnych i grzywien poczyna rujnować materjalnie i moralnie ciężko pracujących szoferów, budząc wśród nich rozgoryczenie i nieufność do władz, tudzież odstrasza ich od wykonywania tego niewdzięcznego i niepewnego zawodu, co zresztą, wobec braku rąk pracy w tej dziedzinie, jest poważnym czynnikiem, hamującym rozwój przemysłu samochodowego.

Podając powyższe dane, niniejszem prosimy Pana Wojewodę o uwzględnienie następujących postulatów:

1. natychmiastowe zniesienie represji policyjnych względem szoferów w tej formie, aby mandaty nakładane nie przekraczały zasadniczej normy prawnej, oraz zawieszenie wszystkich protokułów sporządzonych w dniu 3 bm. do rozpatrzenia przez odpowiednie organy wykonawcze.

2. powołanie specjalnej Komisji wyłonionej przez niżej podpisane Związki, łącznie z Władzami, w celu przeprowadzenia odpowiednich zmian i poprawek w dotychczasowych rozporządzeniach o ruchu drogowym na m. st. Warszawę, oraz ewentualnej dalszej współpracy wyżej wspomnianych organów.

Zwycięskie zakończenie.

We wtorek oświadczył delegacji „bloku" p. nacz. Czapiński, że rozpatrzył szczegółowo przedstawiony mu memorjał i uznając cały szereg tez w nim zawartych za sprawiedliwe, polecił wydać szereg zarządzeń, zmieniających dotychczasowy stan rzeczy.

Wobec tego po południu zwołany został wiec strajkujących, któremu przewodniczył Kol. Rongenc a sprawozdawał Kol. Prezes Zawadzki. Następnie „blok" przedstawił następującą uchwałę do przyjęcia:

Uchwała likwidująca strajk.

Po długotrwałym, a solidnym proteście kierowców samochodowych w Warszawie, Komitet zblokowanych Związków, a mianowicie:

Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych R. P. Warszawa.

Związek Zawodowy Automobilistów R. P. Warszawa.

Związek Zawodowy szoferów i mechaników R. P. Warszawa w imieniu tychże uzyskał w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych uwzględnienia następujących postulatów:

1) Prawa jazdy odbierane będą tylko w Komisarjatach Policji Państwowej, a nie na ulicy przez posterunkowych.

2) Mandaty doraźne będą wymierzane tylko w ilości jednego mandatu do wysokości zł. 3.— to jest przez wydanie jednej kartki, a nie kilku.

3) W sprawach administracyjno - karnych w Starostwach Grodzkich, mogą występować delegaci Związków w charakterze obrońcy sprawy szofera.

4) Policjant ma obowiązek ułatwić szoferowi zapodanie świadków do protokułu, przez wylegitymowanie wskazanych przez tegoż osób.

5) Wydane zostały pouczenia Policji Państwowej, aby kary stosowane były oględnie i sprawiedliwie.

Wiec kierowców, dnia 13 bm., uznając uwzględnienie postulatów za częściowe załatwienie naszych żądań, wyraża podziękowanie Blokowi Związków za podjętą pracę i kierownictwo akcji protestacyjnej, uchwala przystąpienie do pracy z dniem dzisiejszym z zastrzeżeniem jednak, że w razie nie wprowadzenia w życie wymienionych wyżej postulatów, postanowiono przystąpienie do akcji protestacyjnej, jednocześnie więc powierza wykonanie blokowi Związków dalszych postulatów wymienionych w memorjale.

Tak więc strajk dzięki solidarności całej masy przetarł oczy „wodzirejom" ruchu ulicznego w Warszawie, że nie można lekkomyślnie szafować karami, że kierowcy warszawscy nie dybią na cnotę prawa, lecz by, z tego prawa nie czyniono płaszczyka dla uprawiania swawoli.

Koledzy, rozpowszechniajcie nasze pismo!

Strajk przeprowadzony został imponująco. Imponującym był również i wiec. Zapewne Warszawa nie widziała tak licznego wiecu szoferów. Szoferzy przekonali się, że należenie do swojej organizacji jest koniecznością życiową przytem, że trzeba brać pod uwagę wartość i wielkość organizacji, do której się zapisuje. Zakończenie wiecu okrzykami na rzecz Z. Z. A. Rz. P. jest najlepszą wskazówką dla wszystkich tych, którzy na jednym z poprzednich wieców darli swe legitymacje, jak też dla tych, którzy jeszcze ich nie podarli, lecz powinni to uczynić, aby je wymienić na legitymacje **Zawodowego Związku Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej w Warszawie, ul. Długa L. 19.**

Po minionym strajku stoi przed szoferami warszawskimi zadanie utrzymania potężnej organizacji szoferskiej, któraby była w możności pilnowania dotrzymywania danych przyrzeczeń i któraby zdobywała dalsze zdobycze odnośnie naszego bytu i naszej pracy. **Utrzymanie specjalnych obrońców we wszystkich Ekspozyturach Starostwa Grodzkiego jest najważniejszym nakazem naszym, nakaz ten jednak może być i będzie wykonany tylko wtedy, gdy organizacja nasze będzie miała dość siły i zasobów na to. A te uzyska tylko przez wielką ilość członków.**

Z ŻYCIA ZWIĄZKU

ODDZIAŁ KRAKÓW.

Urlopy z jednej strony, a z drugiej podwójna ilość pracy dla pozostałych, oto znak, pod jakim przeżyliśmy ten miesiąc. To też i nie wiele nowego stało się u nas, pomimo to jednak mamy do zakomunikowania kilka ważnych spraw.

Spółdzielnia nasza rozwija się — pomimo „ogórkowego sezonu" — znakomicie, wyrabiając sobie poszanowanie. Uruchomiony przez nią autobus znany jest już szerokim sferom naszego grodu i wielu już jest dzisiaj takich, co przyszedłszy na dworzec autobusowy szukają wzrokiem wozu, noszącego po obu stronach naszą zawodową odznakę. Trudności w uzyskaniu stałej linji usuwają się powoli, a sympatja publiczności dopełnia reszty.

Zakopane odbyło już zebranie organizacyjne, na którem wybrani zostali mężowie zaufania. Mąż zaufania kierowców Zakopanego, Kol. Jan Wojnarski porozumiał się już z Zarządem naszego Sekretarjatu Okręgowego, ustalając termin zebrania organizacyjnego na dzień 31 sierpnia br. wieczorem.

W przyszłym numerze podamy szczegółowe sprawozdanie, obecnie **składamy Kolegom z Zakopanego serdeczne życzenia, przesyłając zawodowe pozdrowienie.**

Krakowska Spółka Tramwajowa nadesłała nam — jak wiadomo — sprostowanie w sprawie pobicia naszego Kolegi, które na podstawie przepisów prasowych musieliśmy umieścić. Zauważamy obecnie, że sprostowanie to dotyczyło jedynie Dyrektora Spółki Tramwajowej i cieszy nas to, że Pan Dyrektor, którego znaliśmy skądinąd jako bardzo porządnego człowieka, nie ponosi osobiście winy w tym wypadku. Równocześnie jednak uważamy, że kierownik Hubicki winien być przez Pana Dyrektora ze swego stanowiska usunięty. Do sprawy tej powrócimy po rozprawie sądowej.

Odznaki Związkowe już nadeszły i są do nabycia w Sekretarjacie w godzinach od 18-tej do 21-szej codziennie, oraz od 11-tej do 13-tej w niedziele i święta. Przy tej sposobności przypominamy obowiązek wpłacania wkładek oraz wyrównania prenumeraty.

Zmiany adresu prosimy natychmiast komunikować swemu Oddziałowi oraz Redakcji.

SEKRETARJAT OKR. KATOWICE.

Wubiegłym miesiącu odbyły się 2 posiedzenia Sądu Koleżeńskiego.

Sprawa pierwsza toczyła się przeciwko b. członkowi Południakowi, **który za rozsiewanie fałszywych wiadomości** oraz niekoleżeńskie zachowywanie się w stosunku do innych kolegów ukarany został kwotą 20.— zł. Ponieważ ani kary tej wymieniony nie zapłacił, ani też nie wyrównywał wkładek od pewnego czasu, został skreślony z listy członków.

Druga sprawa dotyczyła b. kolegi Adolfa Cybisa, który został ukarany za niestawiennictwo na rozprawę w sprawie pewnych 50.— zł. kwotą 30.— zł. W 8-miu dniach po otrzymaniu tego wyroku miał prawo on wnieść zażalenie. Ponieważ ani nie wniósł zażalenia, ani też nie wpłacił kary, został również z listy członków skreślony. Jest to bardzo smutna historja, gdy sąd koleżeński musi interwenjować, ale równocześnie jest niezbędnem, by szeregi nasze zostały oczyszczone z takich jednostek, które nam tylko ujmę przynieść mogą; nie możemy się wtedy wahać i z całą stanowczością, pomijając wielką z tego powodu przykrość, musimy wykreślać takich ludzi z naszych list.

Kwoty nakładane przez sąd koleżeński jako kary, przeznaczone są na cele kasy zapomogowej.

Bielsko-Biała. Komunikujemy Kolegom z Białej oraz wszystkim tym, którzy przez Białą przejeżdża-

Koledzy, zasilajcie fundusz prasowy!

ją, **że obecnie zakazane jest tam używanie elektrycznych sygnałów**, a za przekroczenie tego przepisu są nakładane kary pieniężne.

Przypominamy zmianę adresu naszego Sekretarjatu. Nowy adres: Katowice, ul. Jordana L. 12. Telefon 30-14.

„Spółdzielnia Automobilistów“ w Katowicach objęła lokal „Tivoli“. Musimy Was zapewnić, że nowy nasz Zarząd ustanowiony dla tego lokalu, którego kierownictwo oddaliśmy w ręce wytrawnego fachowca Pana Bożka, usunął wszelkie niedomagania tegoż lokalu, zapewniając bardzo umiarkowane ceny i pierwszej jakości towary oraz znakomitą, uprzejmą obsługę. Koledzy popierajcie własny lokal.

ODDZIAŁ POZNAŃ.

†

Dnia 30 lipca 1929 r. zmarł zacny nasz kolega

ś. p. **Józef Horodeczny.**

W Zmarłym stracił oddział poznański Z. Z. Aut. wzorowego i obowiązkowego członka, który zwłaszcza jako członek Komisji Regulaminowej dał się poznać jako niepospolity i zdolny Związkowiec. To też z wielkim żalem żegnali Go koledzy dnia 2 sierpnia br., w którym to dniu odprowadzono Go w asystencji sztandaru oddziału na miejsce wiecznego spoczynku.

Pamięć o Zmarłym Koledze zachowamy na długo!

Wzywamy Szan. Kolegów o bezzwłoczne uregulowanie składki w wysokości 1 zł. do funduszu zapomogowego, gdyż jak wynika z nekrologu zmarł członek oddziału pozn. kol. śp. Józef Horodeczny.

Z łatwo zrozumiałych powodów nie należy z powyższą składką zwlekać.

—o—

Dnia 17 sierpnia odbyło się zebranie naszego Oddziału, które zagaił kol. Prezes Gebel hasłem „Cześć wspólnej Pracy!“.

Na wstępie uczczono pamięć zmarłego kolegi śp. Józefa Horodecznego przez powstanie z miejsc.

W komunikatach podał Prezes do wiadomości, że przybyło nam około 80 nowych członków, zawiadamiając następnie, że zarząd przychylił się do wniosku kol. Czyża w sprawie przedkładania mandatów karnych zarządowi. Członek, który otrzymał mandat karny krzywdzący go, winien go złożyć w sekretarjacie w ciągu najbliższych 3-ch dni po jego otrzymaniu. Mandaty te będą przedkładane do zaopinjowania prezesowi.

Obszerną dyskusję wywołała treść pisma Miejsk. Urzędu Bezp. i Porządku Publ. w Poznaniu. Z pisma tego wynika, że szofer jest obowiązany być pomocnym pasażerowi swej dorożki przy wkładaniu i wyjmowaniu bagażu, o ile jest to wykonalne obok kierowania i nadzorowania wozu. Pismo jest odpowiedzią na nasze zażalenie o którem wspominaliśmy w poprzednim numerze.

W dyskusji zwracano uwagę, że jest to sprzeczne z art. 39 ust. z dnia 27. II. 1908 zabraniającym pozestawiania wozu bez nadzoru.

Drugą szeroko omawianą sprawą to była sprawa mandatów karnych, co do których władze zwróciły uwagę, że będą surowsze obecnie, celem zmuszenia szoferów do przestrzegania przepisów. Przypominamy, by mandaty karne krzywdzące przedkładać zarządowi; również przypominamy, by kierowcy spełniali każde polecenie posterunkowego, nawet niesprawiedliwe i niesłuszne, a to celem uniknięcia przykrych następstw W wypadkach niesprawiedliwości w takich zarządzeniach zwracać się do Zarządu.

Następnie omawiano jeszcze szereg spraw wewnętrznych oddziału, jak sprawę zalegania z wkładkami, sprawę zarobkową oraz sprawę kasy pośmiertnej.

—o—

Apelujemy Do Szan. Kolegów, aby wszelkie rozkazy, wydawane im przez posterunkowych policji, wykonali niezwłocznie, choćby rozkazy te były sprzeczne z przepisami. Gdyby któremu z Kolegów dano rozkaz kolidujący z przepisami, należy niezwłocznie donieść o tem sekretarjatowi związkowemu. W ten sposób zbierzemy materjał dowodowy na twierdzenie, że posterunkowi zwracają się niejednokrotnie do kierowców samochodowych z rozkazami, które nie są przewidziane w przepisach. Natomiast niewykonanie rozkazu powoduje ciężkie następstwa, chociażby odmówienie kierowcy było uzasadnione.

ODDZIAŁ WILNO.

Zarząd tut. Oddziału apeluje do Kolegów, by poszukiwali lokalu na klub — czytelnię. Zbliża się jesień i zima, przyjemnie nam będzie spędzać długie wieczory w swoim własnym lokalu. Ale, że go jeszcze niema, prosimy wszystkich o zajęcie się tem. Wiadomości i oferty skierowywać należy do Zarządu Związku.

Koledzy, rozpowszechniajcie nasze pismo!

Nowe przepisy o ruchu autobusowym.

Dz. Ust. Rz. P. z dnia 31 lipca 1929 Nr. 55, poz. 439.

Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 17 kwietnia 1929 o ruchu na drogach publicznych autobusów, służących do utrzymywania publicznej komunikacji.

Na podstawie art. 4, 5 i 26 ustawy z dnia 7 października 1921 o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656) zarządza się co następuje:

§ 1. Za autobus, służący do publicznej komunikacji uważa się w rozumieniu niniejszego rozporządzenia, pojazd mechaniczny, nie biegnący po szynach poruszany przez umieszczony na nim silnik i używany do zarobkowego przewożenia siedmiu lub więcej osób nie licząc kierowcy.

§ 2. Do ruchu autobusów, służących do publicznej komunikacji, zwanych dalej autobusami publicznemi, stosują się prócz przepisów niniejszego rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych, wydanego w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 27 stycznia 1928 o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 41, poz. 396), oraz szczegółowe przepisy o ruchu pojazdów mechanicznych, wydane na mocy § 54 powołanego rozporządzenia przez wojewódzkie władze administracji ogólnej.

§ 3. (1). W autobusach publicznych:

a) moc silnika musi być taką, aby przebiegi mogły się odbywać w ustanowionym czasie, nawet przy pełnem obciążeniu i niezadawalającym stanie dróg;

b) wszystkie koła muszą posiadać pneumatyczne obręcze gumowe;

c) na każdego podróżnego powinna przypadać szerokość i długość siedzenia przynajmniej po 0.45 m;

d) miejsca stojące mogą być urządzane tylko na specjalnych pomostach i odpowiednio do tych miejsc winna się znajdować na pomostach stosowna liczba punktów oparcia (imadeł);

e) miejsce dla kierowcy winno być zabezpieczone przeciw niepogodzie i powinno zapewniać kierowcy dokładną i wygodną obserwację drogi przed sobą i z boku oraz swobodę ruchu i wygodny dostęp do przyrządów kierowniczych i hamulcowych.

(2). W autobusach zamkniętych najmniejsza wysokość wnętrza w świetle winna wynosić przynajmniej 1.50 m. a ilość drzwiczek nie może być w żadnym wypadku mniejsza od dwóch, przyczem jedne z nich muszą być umieszczone w tylnej ścianie i posiadać szerokość przynajmniej 0.60 m. Ilość drzwiczek jak i ich rozmieszczenie muszą być takie, aby autobus mógł być z łatwością opróżniony.

(3). W autobusach przeznaczonych do przewozu bagażu powinno być przewidziane na ten cel miejsce.

§ 4. (1). Każdy autobus publiczny musi być zaopatrzony:

a) w miernik szybkości oraz przyrząd rejestrujący osiągnięte podczas jazdy szybkości, przerwy ruchu i czas przejazdu;

b) w dwa wskaźniki kierunku, umieszczone po obu stronach odwietrznika i przysposobione do oświetlenia ich w nocy;

c) w boczne lustro, dające możność kierowcy widzenia drogi z tyłu za pojazdem;

d) w automatyczną wycieraczkę szyby przed kierowcą;

e) w alarmowe urządzenie, umożliwiające podróżnym w razie potrzeby natychmiastowego zatrzymania autobusu daniem sygnału kierowcy;

f) przynajmniej w jedną gaśnicę automatyczną, umieszczoną w dostępnem miejscu wewnątrz autobusu;

Koledzy, zasilajcie fundusz prasowy!

g) w apteczkę doraźnej pomocy przy okaleczeniach średniego stopnia;

h) w urządzenie wskazujące, że miejsc wolnych niema, gdy dopuszczalna liczba miejsc jest zajęta;

i) w dwa zapasowe koła należycie ogumione;

j) w odpowiedni komplet narzędzi i części zapasowych, umożliwiających doraźną naprawę w drodze.

(2). Nadto autobusy zamknięte winny być wyposażone:

k) w odpowiednią ilość okien zabezpieczających dostateczny napływ światła do utobusu, przyczem okna winny być zaopatrzone w firanki;

l) w urządzenie do należytego przewietrzania wnętrza;

m) w urządzenie zabezpieczające dostateczne oświetlenie wnętrza w nocy oraz ogrzewania podczas chłodów, przyczem o ile oświetlenie autobusu nie jest elektryczne, latarnie winny być umieszczone w taki sposób, aby spalizny ulatniały się na zewnątrz.

§ 6. Każdy autobus publiczny winien, niezależnie od napisów wymaganych postanowieniem § 10 rozporządzenia z dnia 27 stycznia 1928 o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, posiadać wewnątrz u góry od przodu zdaleka czytelny napis z nazwami krańcowych punktów obsługiwanej linji a nadto od zmierzchu do świtu dodatkowe światło w kolorze niebieskim, oraz napis wskazujący dopuszczalną ilość osób, umieszczony na wewnętrznej i zewnętrznej stronie drzwiczek. Pozatem wewnątrz powinno być umieszczone i zabezpieczone należycie obwieszczenie zawierające rozkład jazdy, taryfę i tekst § 14 niniejszego rozporządzenia.

§ 6. (1). Autobusy publiczne winny być utrzymywane w sprawności technicznej tak, aby nie wymagały postojów w drodze w celach naprawy, regulowania, uzupełniania części itp. oraz utrzymywane w czystości i porządku zarówno wewnątrz jak i zewnątrz.

(2). Wszelkie zmiany i uzupełnienia dokonywane na autobusach na żądanie wojewódzkiej władzy administracji ogólnej będą wykonywane przez przedsiębiorstwo na jego koszt.

(3). Personal obsługi winien być przyodziany czysto oraz mieć stosowne odznaki, umożliwiające jego odróżnienie.

§ 7. Gdy to nie grozi bezpieczeństwu publicznemu, wojewódzka władza administracji ogólnej może w wyjątkowych wypadkach zezwolić na odstępstwa od poszczególnych wymagań, przewidzianych w paragrafach 3—5 włącznie niniejszego rozporządzenia, szczególnie gdy zastosowaniu się do tych wymagań stoi na przeszkodzie konstrukcja autobusu, zapewniająca jednak w inny sposób bezpieczeństwo i porządek publiczny oraz wygodę podróżnych.

§ 8. (1). Przedsiębiorca zamierzający utrzymać komunikację autobusami publicznemi, obowiązany jest, niezależnie od obowiązku uzyskania dowodów rejestracyjnych, wymienionych w punkcie 2) § 11 rozporządzenia z dnia 27 stycznia 1928 o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych oraz obowiązku doniesienia władzy przemysłowej o rozpoczęciu prowadzenia przemysłu w myśl artykułu 7 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 czerwca 1927 o prawie przemysłowem (Dz. U. R. P. Nr. 53, poz. 468) donieść wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, w obrębie której znajdować się będzie miejsce stałego postoju autobusów, o zamierzonem rozpoczęciu ruchu, co najmniej na 30 dni przedtem.

(2). W doniesieniu, oprócz nazwy i siedziby przedsiębiorstwa, należy podać:

a) imię i nazwisko i adres osoby odpowiedzalnej za prowadzenie przedsiębiorstwa;

b) linję, która ma być obsługiwana, ze wskazaniem miejsc postoju na przystankach i punktach krańcowych;

c) ilość autobusów, jakoteż ilość, które przedsiębiorstwa zamierza dopuścić w poszczególnych pojazdach, przyczem ilość ta, o ile już poprzednio uzyskano dowód rejestracyjny, nie może być większa aniżeli wskazana w tym dowodzie;

d) szczegółowy rozkład jazdy;

e) taryfę opłat za przejazd podróżnych i przewóz ich bagażu;

f) doniesienie takie może być uskutecznione już w podaniu, wymaganem w myśl § 16 powołanego rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych, celem uzyskania dowodu rejestracyjnego. Władza obowiązana jest na żądanie przedsiębiorcy wydać potwierdzenie uskutecznionego doniesienia.

§ 9. Przedsiębiorca obowiązany jest:

a) przestrzegać, aby ruch i postoje autobusów odbywały się ściśle według zgłoszonego rozkładu jazdy bez względu na ilość zajętych w autobusie miejsc a opłaty były pobierane nie wyższe niż w zgłoszonej taryfie;

b) zawiadomić właściwą wojewódzką władzę administracji ogólnej na 14 dni naprzód o wszelkich zamierzonych zmianach miejsc postoju, rozkładu jazdy i taryfy oraz o zaniechaniu ruchu.

c) zawiadomić niezwłocznie wymienioną wyżej władzę o każdem wstrzymaniu ruchu z przyczyn od przedsiębiorcy niezależnych i ogłosić o tem na miejscach postoju;

d) wydać każdemu podróżnemu równocześnie z pobraniem opłaty za przejazd bilet, zawierający numer, nazwę przedsiębiorstwa i jego adres, wysokość pobranej za jazdę opłaty, datę wydania biletu oraz nazwy miejscowości, między któremi bilet jest ważny. W razie przyjęcia do przewozu bagażu za osobną

Koledzy, rozpowszechniajcie nasze pismo!

opłatą należy nadto wydać podróżnemu kwit na bagaż.

§ 10. (1). Postój autobusów może odbywać się tylko w miejscach wyznaczonych do tego celu przez właściwą powiatową władzę administracji ogólnej po porozumieniu się z odnośnym zarządem drogowym. Przy wyborze takich miejsc należy mieć na uwadze bezpieczeństwo publiczności oraz swobodę ruchu na drogach publicznych.

(2). Miejsca postoju przedsiębiorca winien odpowiednio oznaczyć i w miejscach tych oraz poczekalniach wywiesić i utrzymywać w należytym stanie obwieszczenia, w którym będą podane: nazwa przedsiębiorstwa, rozkład jazdy, taryfa opłat i tekst § 14 niniejszego rozporządzenia.

§ 11. (1). Nie wolno przyjmować do jazdy autobusem:

a) większej liczby podróżnych, ponad przepisaną liczbę miejsc;

b) osób w stanie nietrzeźwym, widocznie niechlujnych, lub mogących zabrudzić otoczenie;

c) osób z przedmiotami zagrażającemi niebezpieczeństwem, w poszczególności zaś bronią nabitą, materjałami wybuchowemi, łatwo zapalnemi, żrącemi lub zakaźnemi jak również z przedmiotami, które mogłyby być niedogodne lub przykre dla współpodróżnych;

d) zwierząt o ile bez niedogodności dla pasażerów nie mogą być trzymane na kolanach lub umieszczone w inny nie przeszkadzający podróżnym sposób. Zakaz przyjmowania osób z bronią nabitą nie dotyczy osób, które winny mieć przy sobie taką broń z tytułu spełniającej w czasie przejazdu czynności służbowej.

(2). Miejsce obok kierowcy może być zajęte tylko przez obsługę autobusu, służbę policyjną, konwojenta poczty, lub służbę drogową. Kierowca winien mieć w każdym razie swobodę ruchów przy kierowaniu.

§ 12. (1). Sygnał do podjęcia ruchu nie może być dany, dopóki wysiadający nie staną na ziemi, a wsiadający nie zajmą miejsca.

(2). Największa dopuszczalna szybkość ruchu autobusów nie może przekraczać 40 km. na godzinę, poza wypadkami, gdy przedsiębiorca uzyska specjalne zezwolenie Ministra Robót Publicznych na większą szybkość.

(3). Autobus zamknięty winien być podczas przebywania w nim podróżnych oświetlony wewnątrz w czasie od zmierzchu do świtu.

§ 13. Przedsiębiorca winien czuwać nad tem, aby jego personal stosował się ściśle do postanowień niniejszego rozporządzenia.

§ 14. (1). Zabrania się podróżnym:

a) wsiadać do autobusu, gdy dopuszczalna ilość miejsc jest zajęta;

b) zabierać do autobusu zwierzęta, o ile bez niedogodności dla podróżnych nie mogą być trzymane na kolanach, lub umieszczone w inny nieprzeszkadzający podróżnym sposób;

c) zajmować miejsce obok kierowcy oraz rozmawiać z kierowcą podczas jazdy;

d) zajmować miejsce bez biletu na prawo przejazdu i odmawiać okazania biletu na żądanie kontroli;

e) odmawiać zapłaty w wysokości oznaczonej na bilecie, zajmować miejsce w przedziale klasy wyższej niż oznaczona na bilecie lub jechać dalej niż opiewa bilet, bez wykupienia biletu dodatkowego;

f) wsiadać w stanie nietrzeźwym, oczywistego niechlujstwa, lub w stanie mogącym zubrudzić otoczenie, zakłócać porządek, zanieczyszczać wnętrze autobusu i przeszkadzać obsłudze;

g) śpiewać, zachowywać się nieprzyzwoicie, słowem lub czynem;

h) palić tytoń wewnątrz autobusów zamkniętych;

i) zanieczyszczać lub psuć urządzenie autobusu;

j) otwierać okna bez zgody obsługi autobusu;

k) otwierać w czasie jazdy drzwi autobusu;

l) zabierać do autobusu przedmiotów zagrażających niebezpieczeństwem, w szczególności zaś broni nabitej, materjałów wybuchowych, łatwo zapalnych, żrących lub zakaźnych, jak również przedmiotów, które mogłyby być niedogodne lub przykre dla współpodróżnych.

Zakaz zabierania do autobusu nabitej broni nie odnosi się do osób wymienionych wyżej § 11 ust. 1. zdanie końcowe;

m) wsiadać do autobusu lub wysiadać przed zupełnem jego zatrzymaniem;

n) stać na stopniach i w miejscach do tego nieprzeznaczonych, dotykać urządzeń kierowniczych i hamulcowych;

Koledzy, zasilajcie fundusz prasowy!

o) wyrzucać z autobusu przedmioty mogące zranić, zabrudzić lub przestraszyć publiczność;

p) wprowadzać w błąd obsługę autobusu, bądź to przez naśladowanie używanych sygnałów, bądź to przez fałszywe alarmy.

(2). Obsługa autobusu obowiązana jest ściśle przestrzegać stosowania się podróżnych do powyższych zakazów. Podróżnych niestosujących się do zakazów wymienionych w punktach a, b, c, d, e, f, g, h, i, j, k, l, m, n, o, p, może obsługa usunąć z autobusu.

§ 15. Od orzeczeń i zarządzeń władz administracyjnych wydanych na podstawie przepisów niniejszego rozporządzenia służy odwołanie w myśl ogólnych przepisów o postępowaniu administracyjnem.

§ 16. Winni przekroczenia przepisów niniejszego rozporządzenia będą karani w myśl postanowień roz. IV. ustawy z dnia 1 października 1921 o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. Rz. P. Nr. 89, poz. 656) w brzmieniu rozporz. Prezydenta Rz. P. z dnia 14 lutego 1928 (Dz. U. Rz. P. Nr. 18, poz. 151).

§ 17. (1). W razie stwierdzonego przekroczenia najwyższej dopuszczalnej szybkości (§ 12 p. 2. niniejszego rozporządzenia) wojewódzka władza administracji ogólnej niezależnie od nałożenia przez powiatową władzę administr. ogólnej na kierowcę kary administracyjnej, winna odebrać mu pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, przeznaczonych do publicznego użytku na przeciąg czasu do 6 miesięcy, a w razie trzykrotnego ukarania go za to przekroczenie odebrać mu na stałe pozwolenie na prowadzenie wymienionych pojazdów mechanicznych.

(2). W razie powtarzającego się nieprzestrzegania postanowień min. rozporz. wojewódzka władza administr. ogólnej może zabronić przedsiębiorcy utrzymywania publicznej komunikacji.

§ 18. Autobusy kursujące w chwili wejścia w życie min. rozporz. i używane do utrzymywania publicznej komunikacji, winny być przystosowane do wymagań § 3 i 4 min. rozporz. w ciągu roku a do wymagań § 5 w ciągu 3-ch miesięcy od wejścia w życie rozporządzenia. Przepis § 7 niniejszego rozporz. ma również do tych autobusów zastosowanie.

§ 19. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie w miesiąc po jego ogłoszeniu. Minister Robót Publicznych: Moraczewski. Minister Spraw Wewn.: Sławoj Składkowski. Minister Spraw Wojskowych: J. Piłsudski.

Setny jubileusz omnibusu w Londynie.

Przemysł samochodowy należy do jednego z najmłodszych przemysłów świata, gdyż datuje się zaledwie od ostatniego dziesiątka lat ubiegłego wieku. W rzeczywistości więc trudno byłoby mówić o wytworzeniu się w tak krótkim czasie tradycji tego przemysłu na wzór innych dziedzin przemysłu, które starannie dbają o zachowanie swej kilkuwiekowej niekiedy tradycji. Ta ostatnia ma charakter całkowicie odmienny od zwykłego potocznego znaczenia, jakie nadajemy słowu tradycja. Podstawą każdego przemysłu jest ciągłe udoskonalanie swych wytworów, eliminowanie dawnych systemów produkcji przez coraz to nowsze i racjonalniej zorganizowane, a nie przedłużanie życia starych i nieudolnych form. Jedyną więc nicią, łączącą przeszłość danego przemysłu z jego teraźniejszością jest usilna wola pracy w kierunku wytworzenia takiego produktu, który możliwie idealnie zaspakajałby pewne potrzeby społeczeństwa.

Wychodząc z tego punktu widzenia nie zdziwimy się, że przemysł samochodowy hołduje zwyczajom obchodzenia jubileuszów takich środków komunikacji, które zostały zastosowane poraz pierwszy na kilkadziesiąt lat przed pojawieniem się samochodu, ich dzisiejszego kontynuatora.

Jednym z tych jubileuszów, który kilka tygodni temu bardzo uroczyście obchodzono w Londynie, była setna rocznica narodzin jednego z najpewniejszych sług i przyjaciół każdego mieszkańca miasta, mianowicie omnibusu.

Jak donosi Biuro Badań Naukowych General Motors jeszcze 4-go lipca 1829 roku pewien przedsiębiorca londyński, George Shilibeer, wyprowadził w świat pierwszy omnibus zaprzężony w trzy kare konie i mogący pomieścić 22 osoby. Z miejsca omnibus zyskał takie powodzenie, że przedsiębiorca nasz stale powiększał ilość kursujących omnibusów, zwiększając przytem ilość zaprowadzonych linij. W cztery lata później przeprowadzono w Londynie nową próbę w dziedzinie komunikacji omnibusowej, a mianowicie, wypuszczono parowy omnibus, który nie zdołał się jednak utrzymać na stałe, okazując się niepraktycznym dla ruchu ulicznego. Dopiero pewnej francuskiej spółce przypadło w udziale obdarzyć Londyn rozgałęzioną siecią linij autobusowych. Wozy te, zaprzężone w konie, i mające dwa piętra przewoziły wzrastającą ustawicznie liczbę pasażerów z City na krańce miasta i odwrotnie.

Nowa era nastąpiła dla omnibusów, gdy pojawił się na ulicach Londynu na początku dwudziestego wieku pierwszy omnibus z silnikiem spalinowym. Z tą chwilą konny omnibus został skazany na zagładę. Przez kilka lat próbował on konkurować z omnibusem samochodowym, pocieszając się może myślą, że uda się go zwyciężyć tak jak niegdyś został zwy-

Koledzy, rozpowszechniajcie nasze pismo!

ciężony omnibus parowy. Rzeczywistość okazała się jednak inną i ostatni konny omnibus znikł z Londynu w 1911 roku. W tym momencie ilość autobusów wynosiła już przeszło tysiąc. Należały one przeważnie do małych przedsiębiorstw, a hałaśliwą reklamą jednały sobie coraz więcej zwolenników. Dzisiaj wszystkie linje autobusowe w Londynie znajdują się pod zarządem i kontrolą jednego potężnego przedsiębiorstwa, które na usługi swoje posiada — jak donosi Biuro Statystyczne General Motors — przeszło 5.000 nowoczesnych autobusów.

Z racji setnych urodzin omnibusu Londyńskie Towarzystwo Komunikacji Autobusowej urządziło ciekawy pochód przez miasto wszystkich typów omnibusów, które kursowały w ciągu tego stulecia. Pochód otwierał prawdziwy Shilibeer, sędziwy patrjarcha dzisiejszych autobusów, a zamykał ten długi korowód starych omnibusów nowoczesny trzyosiowy autobus.

Publiczność Londyńska mogła nawet za cenę jednego szylinga spróbować jazdy w jednym z tych starych typów omnibusu i przekonać się jak niewygodnie i wolno musieli podróżować ich przodkowie. Wracając do domu nowoczesnym autobusem można było sobie doskonale uświadomić, jaki wspaniały postęp został dokonany w dziedzinie komunikacji, dzięki zastosowaniu samochodu, tego idealnego środka lokomocji.

Nabywcy samochodów mają głos.

Pisze się i mówi bardzo wiele o rozwoju automobilizmu, o poparciu krajowego przemysłu, o ulgach dla handlu samochodowego. Sprawy te poruszaliśmy kilkakrotnie z punktu widzenia poszczególnych kół zainteresowanych. Dziś dajemy głos największej grupie osób, bezpośrednio zainteresowanych sprawą automobilizmu, a mianowicie licznej rzeszy nabywców.

Nabywców samochodowych możemy podzielić na następujące grupy: 1) właściciele taksówek i przedsiębiorstw komunikacyjnych, którzy opierają swój byt na eksploatacji samochodu; 2) przedsiębiorstwa handlowe, przemysłowe i instytucje, dla których pojazd mechaniczny spełnia pomocniczą rolę transportową; 3) coraz liczniejsza w Polsce grupa osób, potrzebująca maszyn dla użytku osobistego przy wykonywaniu swego zawodu, jak n. p.: inżynierowie, doktorzy, ziemianie, dziennikarze itp.; 4) sportsmeni i 5) osoby, utrzymujące luksusową maszynę dla celów reprezentacyjnych. Rzecz jasna, że niemal wszyscy posiadacze samochodów osobowych wyzyskują w całej pełni posiadany wóz dla turystyki, w małym lub dużym jej zakresie.

Wobec znacznego w roku bieżącym rozwoju automobilizmu w Polsce można przyjąć, że kursuje obecnie po kraju trzydzieści kilka tysięcy samochodów, kupionych w olbrzymiej większości w Polsce, w przedstawicielstwach i reprezentacjach. Samochody te należą do marek najrozmaitszych, istnieje jednak znaczna przewaga kilkunastu marek, które z tych czy innych względów zdołały sobie wyrobić w Polsce największą popularność.

Nie będziemy dalecy od prawdy, jeśli stwierdzimy, że w większości swojej nabywcy samochodów nie pozostali w idealnych stosunkach z przedstawicielstwami, w których samochody były nabyte. Błędem byłoby wysnucie stąd wniosku, że cechy nabytego samochodu nie odpowiadały wymaganiom. Przy dzisiejszym rozwoju techniki automobilowej dość bliskiem prawdy wydaje się twierdzenie, że obecnie niema samochodów złych. Pesymiści stawiają sprawę inaczej, ryzykując twierdzenie, że niema jeszcze dotychczas samochodów naprawdę dobrych. Tak czy inaczej, poszczególne klasy nie wykazują większych odchyleń — w granicach ceny otrzymuje się, niezależnie od marki, wozy bardzo zbliżone co do swej wartości użytkowej i wybór samochodu polega głównie na uświadomieniu sobie, dla jakich celów ma głównie służyć maszyna.

Pretensje publiczności do kupców samochodowych mają za tło niedostateczną obsługę i konserwację sprzedanego wozu, oraz nadmierne ceny, liczone za nieustannie potrzebne części samochodowe. Były czasy, w których części samochodowe otrzymywało się po zaiste bajecznych cenach, a o jako takiej opiece nad sprzedanym wozem wogóle mowy nie było.

Koledzy, zasilajcie fundusz prasowy!

Te niezdrowe czasy spekulacji samochodowej na szczęście minęły i samo kupiectwo polskie, na zjeździe niedawno odbytym w Poznaniu, w szeregu referatów, wypowiedziało się za oparciem handlu samochodowego na zdrowych zasadach, które między innemi wymagają szczególnie troskliwej opieki nad wozem już sprzedanym.

Opieka taka w praktyce istnieje od dawna w kilku poważniejszych firmach, ale pozostawia jeszcze bardzo wiele do życzenia — z punktu widzenia nabywców.

*

Przejdziemy do przykładów, prosząc naszych licznych informatorów o wybaczenie, że nie będziemy zarzutów konkretyzowali przez wymienienie firm, których największą troską, w dobrze zrozumianym własnym interesie — będzie w najbliższym czasie usunięcie niedomagań obsługi.

Nabywca decyduje się na jazdę próbną. Prowadzi sam inżynier. Pneumatyki są zrobione „na miękko", żeby klijent nie poczuł szybkości 90 klm. na kocich łbach. „Tak się jeździ na naszych wozach". Wóz kupiony. Po 4000 klm. klijent przyjeżdża: każdy wie, co to znaczy. Rozmawia się z nim jak z łaski i nikt niema teraz dla niego czasu. W końcu udziela mu się nauki: resory siadają? — proszę założyć sobie karetowe — policzymy niedrogo; łagi pękają? — za łagi nie odpowiadamy, to nie nasz wyrób; bagażnik odlatuje? — także nie nasza wina; wszystkie drzwiczki nie zatrzaskują się? — bo pan jeździ za szybko; jaka średnia? — co — 60, proszę pana, to za wiele, niech pan jeździ najwyżej 40.

Inny wóz idzie do kapitalnego remontu. Trwa to zamiast obiecanych 10 dni — miesiąc albo i dwa. W końcu klijent odbiera maszynę i konstatuje, że hamulce nie są podciągnięte, że akumulator wyładowany, że gaźnik rozregulowany, że w skrzynce dyferencjału niema ani kropli smaru, że wreszcie kierownica ma niedopuszczalny luz i t. p.

Pewien mój znajomy zatarł tłoki na drodze tylko dlatego, że zapomniano mu w warsztatach powiedzieć o tem, że właśnie założone zostały w jego maszynie nowe tłoki. Ktoś inny pojechał w daleką drogę, nie wiedząc o tem, że w prawej przedniej oponie wiezie łyżkę. Skutki opłakane.

Znane przedsiębiorstwo instalacji elektrycznych, przyjąwszy wóz do przejrzenia, naprawiło starter, ale wypuściło wóz z nowym defektem: na szosie okazało się, że po tym dwudniowym ogólnym przeglądzie, który słono kosztował, przestał działać sygnał.

I tak dalej...

Zamiana świec, narzędzi i t. p. — zdarza się bardzo często — i to nie zawsze na korzyść klijenta. W chaotycznie prowadzonej pracy większości naszych warsztatów jest tyle przypadkowości, że trudno się temu wszystkiemu dziwić. Wskutek takiego chaosu cierpi nie tylko klijent, cierpi także dobra sława zakładu.

Automobilista polski czeka na zreformowanie takich warsztatów. Tymczasem w wielu wypadkach jedyną racją jest: znać się samemu na motorze i bezustannie trwać przy maszynie podczas remontu. Na to jednakże nie każdy ma czas.

Osobna sprawa, to koszt części zapasowych, które często kosztują w Polsce dwa lub nawet trzy razy drożej, niż w państwach sąsiednich.

Bodajże wystarczyłyby palce jednej ręki, gdyby się chciało policzyć te warsztaty fabryczne i niefabryczne w Warszawie, którym można wóz powierzyć śmiało i spodziewać się, że uległ on rzetelnemu, jeneralnemu remontowi, bez liczenia słonych cen.

Cóż zatem się dziwić tak licznym skargom i narzekaniom?

I jeszcze jedno, w sprawie paliwa: oto ktoś z automobilistów dostarczył nam garść ziaren pszenicznych — które — z całą pewnością można to było stwierdzić, — znalazły się w baku po napełnieniu go benzyną z ulicznego kranu jednej z renomowanych firm naftowych.

To już wzbudza podziw...

*

Słowem, jeśli samochód ma się w Polsce upowszechnić, co jest pragnieniem kupiectwa (i naszem), to obsługa klijenteli i opieka nad samochodem powinna być tak zorganizowana, żeby tysiące i dziesiątki tysięcy automobilistów mogły po cenach niewygórowanych mieć zapewniony dokładny i szybki remont. „Kurj. Warsz." **Str. Wojt.**

Balony, czy nie balony?

W Anglji i w Stanach Zjednoczonych Am. Półn., jak również i w Niemczech, przeprowadzono ostatnio wiele ścisłych prób porównawczych z jazdą na oponach balonowych i dawnych, t. j. twardo dętych. Próby te wypadły nad wyraz korzystnie dla balonów.

Kilka długich raidów, odbytych na tych samych szlakach w identycznych warunkach i na tych samych wozach, raz na balonach i raz na oponach twardo lanych, wykazały niezbicie, że jedyną zaletą opon dawniejszych jest to, że maksymalne szybkości wozu są przy ich użyciu nieco (o 9 do 10%) wyższe, niż przy balonach.

Przy oponach balonowych natomiast wykazano, że w porównaniu z dawnemi oponami, wzrosła bardzo znacznie szybkość średnia w drodze, co daje się zauważyć zwłaszcza na średnich i złych szosach. Na szczególnie wyboistych odcinkach, gdzie na dawnych oponach można było jechać najwyżej 20 klm. na godzinę, te same wozy szły na balonach z prędkością 50 i nawet 60 klm. na godzinę.

Koledzy, rozpowszechniajcie nasze pismo!

Wadą balonów okazało się tylko to, że na zupełnie gładkich szosach przy braniu wirażów na bardzo dużych szybkościach wozy, zaopatrzone w opony balonowe, zdradzały czasami tendencję do przechylania się na zewnątrz, co w jednym wypadku w Niemczech skończyło się wybiciem opony.

Tak więc próby praktyczne, przeprowadzone za granicą, są i dla naszych stosunków bardzo miarodajne, tembardziej, że korzyści, osiągnięte z zastosowania balonów na wybitnie złych drogach są w Polsce szczególnie cenne.

Sprawa komunikacji autobusowej w Krakowie.

W dniu 6 sierpnia br. odbyło się nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Stowarzyszenia przemysł. Właścicieli autobusów w Krakowie.

Licznie zebranym członkom przedstawił prezes Stow. p. St. Szybowicz dotychczasowe usiłowania stowarzyszenia do dojścia z T-wem Turystycznem w Krakowie do porozumienia.

Ostatnia konferencja nie doszła znów do skutku, gdyż p. Beres, sekretarz tegoż T-wa wykręca się zawsze drobiazgami, jak np. sprawą interwencji prezesa Szybowicza na Pl. św. Ducha w sprawie jednego z poszkodowanych przez Zw. Turystyczny, przedsiębiorców.

Uchwalono na tem zebraniu, że narzuconych przez Związek Turystyczny deklaracji nie będzie się podpisywać, aż do załatwienia memorjału przez władze, stwierdzając, że opłata w wysokości 5% jest grubo za wysoka (przykład, że rząd pobiera tyt. podatku tylko $2^1/_2$%) oraz postanowiono wysłanie delegacji z memorjałami tak do Magistratu m. Krakowa, jak też do Województwa i Ministerstwa, aby bezprawny stan istniejący w Krakowie doprowadzić do porządku. Po wybraniu delegatów zebranie zakończono.

Powyższe sprawozdanie musimy zaopatrzyć w pewien komentarz. O sprawie tej pisaliśmy już kilkakrotnie i szeroko. Widocznie jednak na terenie m. Krakowa wszystko uchodzi, skoro tak usiłowania Stow. przem. właścicieli autobusów jak i nasze artykuły nie odniosły żadnego skutku w kierunku zmiany na lepsze.

Dysponujemy jednak w tej chwili materjałami, które pozwalają nam na wyrażenie supozycji, że już nie długo będzie Związek Turystyczny dyktował tak niesłychane warunki przedsiębiorcom autobusowym, a forytowany przedsiębiorca p. Stapiński, pomimo, że krewny jednego z „matadorów" Związku Turystycznego, będzie się musiał poddać nowemu porządkowi.

Jest już najwyższy czas, aby ta bezprawna gospodarka — usankcjonowana przez Magistrat m. Krakowa niewiadomo na jakiej podstawie prawnej — skończyła się.

Jakie są metody i protekcja Związku Turystycznego, tego nikt nie wie i nie dowie się, lecz typowym przykładem tego, co się dzieje, jest autobus „Spółdzielni Automobilistów w Krakowie", który od dwu miesięcy nie może się doprosić stałej linji. Owszem — dostałby ją z łatwością, ale taką by — jak się to nazywa — „wozić powietrze".

Nie mamy miejsca na rozpisywanie się dzisiaj o „porządku", jaki panuje na dworcu autobusowym, wystarczy jednak popatrzeć na napisy wozów jadących w różnych kierunkach, by się zdziwić na szosie, że się do Ojcowa jedzie przez Szczawnicę, lub do Zakopanego przez Słomniki.

Wolimy się zastanowić nad tem, z czego to wynika. Wynika to z tego, że PP. Kierownicy, inspektorzy i inni dygnitarze dworcowi pod naciskiem swego Zarządu wywierają presję na przedsiębiorców, by „oddali djabłu duszę" i podpisali deklaracje Związku Turystycznego. Taki Pan „inspektor" Godula na dworcu w Podgórzu wprost się odgraża i to w bardziej „dystyngowanych" wyrazach, że jeżeli deklaracja nie będzie podpisaną, to „przydzieli" taką linję, że przedsiębiorcę „djabli wezmą" (!).

Jeszcze raz pytamy i to pytamy wszystkie władze Rzeczypospolitej Polskiej aż po pana referenta Magistratu, **kto i na jakiej podstawie mógł stworzyć ten monopol, te „przydziały linji", ten „podatek" na rzecz Związku Turystycznego i to prawo stosowania szykan i represji.**

Apelujemy do wszystkich przedsiębiorców, by się natychmiast zaciągnęli do Stowarzyszenia, by

Koledzy, zasilajcie fundusz prasowy!

w myśl znanej zasady „W jedności siła" pójść tą siłą na bezprawie i to bezprawie skruszyć. A równocześnie poprosimy wszystkie władze. aż po Trybunał Administracyjny włącznie o bliższe tą sprawą zainteresowanie się i wydanie o tem opinji. Materjał jest dostateczny

„Gorzka prawda"

na „Marginesie strajku".

„Ruch Samochodowy" organ właścicieli samochodów eksploatacyjnych w Warszawie pisze w Nrze 14/15.

„Strajk miał jeszcze i tę dobrą stronę, że **„blok" wyłoniony przezeń utrzymał się nadal i nadal już „na drodze pokojowej" będzie prowadził walkę o urzeczywistnienie postulatów** ruchu samochodowego w Warszawie.

Naszych „przyjaciół" o jednem możemy uprzedzić: że stoimy na stanowisku prawa, ale nie prawa, które jest w ten sposób pojęte, że dopuszcza do bezprawia, powiadamy: karzcie łajdaków, ale dajcie spokój ludziom niewinnym; dajcie nam możność udowodnienia, że jesteśmy niewinni, zresztą nieraz jeszcze o tem napiszemy".

Niestety pojawił się już „pierwszy zgrzyt". „Szofer Polski", w którym jak wiadomo umieszcza się wiadomości, dotyczące Związku Szoferów i Mechaników, pisze w Nrze 16-tym sążnisty artykuł, (trzyszpaltowy) i wykorzystując haniebne stanowisko Centralnego Związku Szoferów (Frakcja), chcącego załamać akcję strajkową — o czem pisaliśmy wyżej — stara się sprawę w drugiej połowie artykułu w ten przedstawić sposób, by czytelnik sądził, że chodzi tu także o Z. Z. A. Rz. P.

Długim tym artykułem nie możemy się w tej chwili zajmować bliżej. Uważamy, że dobry jest zwyczaj „obchodzenia" w różnych wypadkach. Tak i my „obejdziemy" ten artykuł. Żal nam tylko, że tak wielkie dzieło dokonane bądź co bądź przy pewnej pomocy „Panów" (obrażają się na Kolegów-Towarzyszy i t. d.) z Elektoralnej, a więc „wspólnie" już idzie na marne, czego dowodem następujące zakończenie tegoż artykułu. Zamieszczamy je dla porównania:

„W każdym bądź **razie wyniki** co do uzyskania postulatów dla kierowców od władz **są jeszcze niezupełne** i problematyczne, a co zatem idzie **obecnie już nie Blok** Międzyzwiązkowy, **a każdy związek z osobna poczyni starania** doprowadzenia załatwienia sprawy kierowców. Wówczas dopiero uwidoczni się działalność poszczególnych związków, który naprawdę zdoła sprawę tak ważną załatwić".

„Ruchu Samochodowy" — gazu! gazu! bo przegramy ten wyścig!! (Uprasza się nie śmiać. To poważna sprawa!).

NADESŁANE.

Stosunki na dworcu autobusowym w Polskim Związku Turystycznym.

W ostatniej chwili nadesłano nam następujący list z prośbą o umieszczenie go w naszem piśmie:

Na łamach dzienników pojawiały się w ostatnich czasach artykuły omawiające słuszne żale publiczności na ruch autobusowy w Krakowie i okolicy. Padały zarzuty przeciwko poszczególnym właścicielom autobusów ze strony publiczności, która jednak tylko powierzchownie z własnych spostrzeżeń nabierała informacyj, nie sięgając do jądra rzeczy. Podpisany jako przełożony Stowarzyszenia właścicieli autobusów na Województwo Krakowskie uważa za swój obowiązek poinformować szeroki ogół o właściwym stanie rzeczy i temsamem odeprzeć zarzuty, niesłusznie skierowane pod adresem większości właścicieli autobusów.

Najczęstsze żale publiczności odnoszą się do komunikacji autobusowej na linji Kraków—Ojców. Na linji tej publiczność skazana jest na wyczekiwanie godzinami zwłaszcza w Ojcowie, gdy chodzi o powrót do Krakowa na autobus odjeżdżający do Krakowa, tak, że ludzie, którzy dla przyjemności wybierają się w tę stronę, po jednej takiej próbie zmaltretowani raz na zawsze rezygnują z podobnej przyjemności. Zło leży w tem, że Polski Związek Turystyczny korzystając z faktu posiadania dworca autobusowego w Krakowie objął w swoje ręce regulację tego ruchu i dziwnym trafem tak się złożyło, że monopol niejako na wszystkich linjach korzystniejszych i bardziej uczęszczanych, jak linja Kraków — Ojców znalazł się w rękach P. Tadeusza Stapińskiego, szwagra p. Zenona Beresa generalnego sekretarza P. Z. T. i faktycznego kierownika tegoż Związku. Wszelkie próby poszczególnych właścicieli autobusów zmierzające do tego, by usunąć to uprzywilejowanie P. Stapińskiego i stworzyć dogodne warunki połączenia autobusowego na linjach najbardziej uczęszczanych jak np. linja Kraków — Ojców, spełzły na niczem, gdyż sprzeciwił się im P. Beres, szwagier p. Salpińskiego, właściciela autobusów na tych linjach kursujących, a który widocznie nie chcąc psuć interesu swemu szwagrowi, na linje te nikogo innego nie dopuszcza, a ma egzekutywę, bo poprostu wóz konkurencyjny wyrzuca z dworca i w ten sposób stwarza fakta dokonane. Pozostawia się opinji publicznej do osądzenia, czy takie postępowanie p. Beresa należy uważać za zupełnie bezstronne tem więcej, że chodzą wersję, którym

Koledzy, rozpowszechniajcie nasze pismo!

p. Beres mimo, że mu je w oczy rzucono, nie zaprzeczył, a mianowicie, iż jest współwłaścicielem względnie wspólnikiem przedsiębiorstwa prowadzonego przez szwagra swego p. Stapińskiego. Nic dziwnego, że skoro p. Beres w takim charakterze w P. Z. T. się znajduje, że w tym związku nie dzieje się wszystko tak, jakby się dziać powinno, a dowodem tego liczne głosy krytyki i zarzutów, jakie w ostanich czasach znalazły się nawet na łamach prasy. Wystarczy przypomnieć historję wycieczki angielskiej w Krakowie i list sekretarza „Catholic Association Party", która w liczbie 70 osób zwiedziła katedrę na Wawelu w lipcu br., od której P. Z. T. na zarządzenie p. Beresa pobrał 5.50 zł. od osoby na zwiedzenie Wawelu, choć jak z wyjaśnienia Ks. Proboszcza Katedralnego na Wawelu wynika, od wycieczki angielskich katolików, o której wyżej mowa, Zarząd Katedry nie domagał się ani nie pobrał żadnych opłat.

Czy to ma być popieraniem ruchu turystycznego przez P. Beresa, generalnego sekretarza P. Z. T.? Odpowiedzią niech będzie list wyżej powołany, podpisany przez P. B. Faupela, sekretarza wyżej podanego stowarzyszenia angielskiego, który „ośmiela się zgłosić zażalenie na Krakowską agencję Turystyczną" i skarżyć się „że rachunek wystawiony mu przez agencję turystyczną za zwiedzanie Zamku był za wygórowany". Jak zaś dobrze oddziaływa osoba sekretarza P. Z. T., niech świadczy dalsze zdanie owego listu, w którym P. Faupel żali się że „w obcowaniu z sekretarzem agencji przekonałem się, iż jest niekompetentny, a jego sposób załatwiania interesów nie budzi zaufania". Jest to sąd obcokrajowca, który nadzwyczajnie przychylnie zresztą wyrażał się o stosunkach miejscowych i który nie miał chyba żadnego powodu do osobitej animozji.

Ale ciekawszą rzecz jeszcze podaje podpisany do publicznej wiadomości. P. Z. T. przyjął obsługę jednej studni benzynowej, umieszczonej na dworcu autobusowym na pl. Św. Ducha w Krakowie. P. Z. T. otrzymuje tytułem prowizji 6 procent od sprzedanej benzyny, zaś P. generalny sekretarz, urzędnik P. Z. T., wedle zapodań przedstawiciela odnośnej Firmy benzynowej dla siebie 2 procent. Takby wyglądała bezinteresowność P. Beresa, jako urzędnika P. Z. T., który chlubi się, że jest twórcą ruchu autobusowego w Krakowie. Czy może ma na myśli intratne przedsiębiorstwo swego szwagra Stapińskiego, posiadającego monopol na pewnych linjach najbardziej uczęszczanych? Tenże P. Beres prawie wyłącznie wszystkie wycieczki oddaje swemu szwagrowi i „w imię bezstronności" nie dopuszcza żadnego innego właściciela autobusu do korzystania z tego źródła dochodu, chyba że p. Stapińskiemu braknie wozów (dotąd rozporządza p. Stapiński już 8 wozami). Dalszym charakterystycznym przyczynkiem do oceny działalności p. Beresa będzie fakt znany w Krakowie i przyjęty z największem oburzeniem do wiadomości przez uczestników pewnej wycieczki zagranicznej, którym P. Z. T., działając przez p. Beresa, oddał na kwatery pokoje w do mu Akademickim w Krakowie. P. Beres wstawił po 3 łóżka w jednym pokoju, każąc płacić uczestnikom wycieczki za nocleg na jednem łóżku po 5 zł. i więcej za jedną noc, podczas gdy sam płacił akademikom za jedną noc tylko półtora złotego.

Takiem więc postępowaniem odstraszono wszystkie wycieczki, kiedy konjunktura się pogorszyła, wtedy to usiłowano zerwać umowę, na co Bratnia Pomoc Stud. U. J. odpowiedziała skargą sądową.

Cóż na to władze przełożone i władze państwowe, którym chyba leży na sercu dobro rozwoju turystyki w Krakowie?

Czyby hotelarz, który w Krakowie za pokój „z konfortem akademickim" odważył się wziąć za noc 15 zł. nie znalazł się za kratkami sądowymi?

Mimo wszystko jednak p. Beres chlubi się jednak swoją działalnością w P. Z. T., a gdy znalazł się człowiek, który w obronie interesów właścicieli autobusów w odpowiednim memorjale wyraził ujemny sąd o tej działalności, p. Beres bronił swojego honoru w ten sposób, że spowodował wysłanie przez nielicznych właścicieli autobusów kontrmemorjału, w którym roi się od komplementów pod jego adresem. Jak zaś do napisania tego memorjału przyszło wystarczy przeglądnąć akta sądowe, w których jeden z podpisanych na tym kontrmemorjale jako świadek pod sankcją przewidzianą w ustawie karnej, stwierdza, że p. Beres zmusił tego świadka do podpisania tego memorjału in bianco, grożąc mu, że w przeciwnym razie odbierze mu linję autobusową i temsamem pozbawi go chleba. A p. Beres nie robi ceremonij, czego dowodem jest P. Wołoszynowski, którego wyrzucił z linji oddając ją jako intratną swemu szwagrowi Stapińskiemu, tak że dzisiaj p. Wołoszyński jest zupełnie zrujnowany. Niejednego to p. Wołoszyńskiego spotkało, bo oprócz niego było jeszcze kilku właścicieli autobusów, których przez dłuższy czas wyrzucał policją z dworca mimo, że odpowiadali oni sami, jakoteż ich wozy wszelkim wymaganiom ustawy. Wszelkie żale właścicieli autobusów skarżących się przed podpisanym, jako przełożonym stowarzyszenia, że przecież P. Z. T. nie jest domeną prywatną p. Beresa, pozostawały bez rezultatu, gdyż p. Beres jest persona grata w P. Z. T.

Wartoby się dowiedzieć, jaką kalkulację przeprowadza p. Beres, jako generalny sekretarz P. Z. T., biorąc za miejsce w autobusie przy kursie na Wawel 5 zł. od osoby? Dlaczego natomiast za jazdę do Wieliczki a więc za turę znacznie większą zapłacił p. Be-

Koledzy, zasilajcie fundusz prasowy!

tes właścicielowi autobusu — nie swemu szwagrowi p. Stapińskiemu — kwotę tylko 50 zł., skoro autobus zabrał ze sobą 20 uczestników wycieczki?

Z porównania tego wynika, jak niepomiernie podraża p. Beres koszta każdej wycieczki i temsamem odstrasza turystów od zwiedzania Krakowa.

Jak p. Stapiński jest forytowany, świadczy dobitnie fakt, że strzeże się skrupulatnie monopolu p. Stapińskiego w ten sposób, iż mimo przepełnienia wozów kursujących na linji Kraków— Ojców nie dopuszcza się innych wozów dodatkowych, chociaż one są do dyspozycji i zwraca się niejednokrotnie pieniądze za zakupione bilety pasażerom, którzy ze zdumieniem patrzą na to, że na dworcu autobusowym stoi bezczynna wykwintna „Lancia“ na 20 osób i inne wozy, których właściciele oświadczają gotowość jazdy do Ojcowa, zaś pasażerowie z wycieczki muszą rezygnować. Ze strony członków Stowarzyszenia, którego podpisany jest przełożonym, zwracano się do podpisanego z zapytaniem, czy wiadomem mu jest, co się dzieje z pieniądzmi opłacanymi dotąd przez poszczególnych właścicieli autobusów na rzecz P. Z. T. Ofiary bowiem jakie właściciele autobusów składają na rzecz P. Z. T. są tak wysokie, że muszą zastanawiać każdego, który wie, że P. Z. T. z pieniędzy tych opłacał jedynie 3 urzędników, podczas gdy kwoty, jakie wpływają miesięcznie, dochodzą przeciętnie do 15.000 zł. Składają się na to procenta od sprzedanych biletów w wysokości 5% brutto oraz procenta od poszczególnych wycieczek. Od każdej bowiem wycieczki pobiera P. Z. T. 10%, nadto prowizja od benzyny i smarów. P. Beres mimo kilkakrotnych próśb ze strony Stowarzyszenia nie uważał za stosowne, a nawet wręcz odmawiał udzielenia członkom wydziału wglądu w gospodarkę pieniądzmi składanymi przez właścicieli autobusów. Niema podstaw dla uzasadnienia pobierania przez P. Z. T. takich wysokich opłat zarówno ze strony turystów, jakoteż właścicieli autobusów o ile jak należy przypuszczać, P. Z. T. niema stanowić przedsiębiorstwa zarobkowego, jakim chyba w swoim założeniu nie jest. Skromne bowiem wydatki na cele utrzymania administracji dworca nie uzasadniają tego, a koszta budowy dworca zostały pokryte w ten sposób, że w przeważnej części pokryte zostały czynszem dzierżawnym bufetu i bagażu, które to przedsiębiorstwa złożyły na ten cel 25.000 zł. Jeżeli nawet dworzec pochłonął kwotę 50.000 czy 60.000 zł., to kwota ta z pobieranych dotąd opłat od właścicieli autobusów, wynoszących miesięcznie około 15.000 zł. chyba w zupełności wystarczała. Nie zachodzi zatem potrzeba dalszego obciążania zarówno właścicieli autobusów jakoteż i turystów w dotychczasowej mierze opłatami przewyższającemi możność płacenia bez znacznego uszczerbku. Chyba te stosunki nie są zdrowe.

W Warszawie były podobne stosunki w Syndykacie dla wywozu nierogacizny, a jak dzienniki doniosły, stosunkami temi zajął się P. Minister, a dyrektor Syndykatu P. Rudolf Beres musiał z posady zrezygnować.

Czyby stosunki te i w Krakowie nie ustały ze zmianą personalu P. Z. T.? **Prezes.**

Kościółek ogólno automobilowy na Obidowej.



Powyższa klisza przedstawia kościółek znajdujący się na Obidowej. Kościółek ten znany jest dobrze wszystkim automobilistom. Zapomniany, zniszczony, zyskał wreszcie opiekuna w Krakowskim Klubie Automobilowym. Kościółek ten jest zabytkiem, i z tego już choćby powodu nie powinno się o nim zapominać. Jest jednak także kościółkiem ogólnoautomobilowym i z tego tytułu uważamy, że także zawodowi automobiliści powinni przyczynić się do dzieła odnowienia tego kościółka. **Otwieramy niniejszem składkę,** zapoczątkowując ją. Prosimy o każdy, choćby najdrobniejszy datek na ten cel. Wszystkie datki będziemy ogłaszać na tem miejscu, a wierzymy, że będziemy potrzebowali na to dużo miejsca.

Lista składek na odrestaurowanie kościółka automobilowego na Obidowej.

1) Redakcja „Zawodowego Automobilisty“ — plakieta — 10 zł.

2) Związek Zawodowy Automobilistów, Oddział Kraków, — plakieta — 10.— zł.

3) Krakowska Spółdzielnia Zawodowych Automobilistów, — plakieta — 10.— zł.

4) P. Józef Biasion, współpracownik Redakcji — plakieta — 10.— zł.

Na dalsze składki czekamy.

Koledzy, rozpowszechniajcie nasze pismo!

Różne.

Mistrzostwo Automobilowe Polski. Jak wiadomo, P. Jan Ripper uzyskał tytuł mistrza Polski.

Z tej okazji — wyróżniając specjalnie brawurowe zwycięstwo w Raidzie Tatrzańskim — składamy od siebie, jak i od Z. Z. A. Rz. P. najserdeczniejsze gratulacje. **Redakcja.**

Strajk w Warszawie a „Kurjer Warszawski“.

Jedno z najbardziej wrogich stanowisk zajął w stosunku do strajku „Kurjer Warszawski“. W szczególności niejaki Pan „Jotpe“ pozwolił sobie na żarty, które mu nie przyniosły zaszczytu. Aby wszyscy koledzy mogli się zorjetować z kim mają do czynienia, przytaczamy następujący ustęp: (Nr. 216).

„Za przekroczenie tych przepisów (tak mówi rozporządzenie) szoferzy będą pociągani do odpowiedzialności. Tysiąc pięćset ludzi płonie oburzeniem:

— Protestujemy!...

— Przeciwko czemu Panowie protestują?

— Przeciw wyżej wymienionym przepisom.....

— A zatem strajk nie ma podłoża ekonomicznego?

— Nie! Przepisy... nas denerwują!

Mniej więcej zdrowy człowiek (na umyśle) chwyta się za głowę:

— Z kim my mamy do czynienia? Czyżby oni naprawdę chcieli — rozbijać latarnie — bezkarnie: najeżdżać na publiczność — bezkarnie: kierować takim „potworem“, jakim jest samochód, po pijanemu również — bezkarnie?!

— Tak!

I tu właśnie publiczność stołeczna powinna z całą wyrazistością uprzytomnić sobie ten fakt, który brzmi:

— Szoferzy „taksówek“ warszawskich protestują przeciwko przepisom, które starają się wziąć w karby nieprzytomnych i pijanych ludzi, grożących zachowaniem się swojem — bezpieczeństwu publicznemu społeczeństwa stolicy!

Panowie szoferzy taksówkowi w Warszawie — mają siłę. Przez strajk wykazali — że organizacja ich działa świetnie, — że jest solidarna, — że ma pieniądze na kontynuowanie strajku!

Gdyby przeciętny obywatel Warszawy nagle oszalał i, stanąwszy przed tym, lub owym słupem latarniowym, począł weń walić np. siekierą, toby — ? Nie wątpię ani na chwilę, że — nikt nie wdawałby się z nim w dyskusję, lecz — ? Wezwał karetkę Pogotowia ratunkowego, albo sanitarjuszów od Jana Bożego i bez słowa pomógł umieścić furjata w — kaftanie bezpieczeństwą.

Czy społeczeństwo stolicy zdaje sobie sprawę z całej grozy niebezpieczeństwa, które stanowi — tysiąc pięćset ludzi zorganizowanych, solidarnych i związkowo karnych, — ogarniętych szałem zniesienia przepisów, gwarantujących bezpieczeństwo publiczne?!

Jeśli przyjmiemy, że 1500 kierowców warszawskich jeździ 1500 taksówkami, z których każda przeciętnie posiada siłę 15 koni, to — one razem — stanowią ogólną siłę 22.500. Powinniśmy wiedzieć i rozumieć, że szoferzy warszawscy chcą nas bezkarnie i solidarnie tratować, przejeżdżać i miażdżyć siłą 22.500 koni mechanicznych... **jotpe.**

Panie „Jotpe“! Nie chcemy wiedzieć co Pana spowodowało do pisania takich kalumnji.

Pozostawiamy Pana pod płaszczykiem pańskiego „Jotpe“. Nie ogłaszamy Pańskiego nazwiska, obawiamy się bowiem, że jakiś bardziej krewki kolega nasz mógłby naprawdę pokazać Panu, jak się „rozbija latarnię“, a my nie mamy tego zamiaru pisząc te słowa. My jedynie piętnujemy Pana, jako człowieka, któremu powinno być niedozwolone branie pióra do ręki, powyższe bowiem „arcydzieło“ jest conajmniej tak niemoralne, — jak bezsensowne jest to wszystko, a zwłaszcza końcowe obliczenie.

Dziesięciolecie istnienia Związku Zawodowego Maszynistów uczczone zostało X. Zjazdem Związku, który się odbył w Poznaniu.

Obrady zagaił Prezes Borkowski witając ser-

Koledzy, zasilajcie fundusz prasowy!

decznie przybyłych licznie gości tak z kraju jak i zagranicy.

Między obecnymi zauważyliśmy: z ramienia Z. P. P. S. — pos. Kaczanowski, z ramienia C. K. W. P. P. S. — poś. Pragier, z ramienia Komisji Centr. Zw. Zawod. — tow. Zdanowski, z ramienia Z. Z. K. — pos. Mastek, Dr. Aschenbrenner, syndyk Z. Z. K., inż. Kruszewski i inni, z ramienia C. K. P. — Dr. H. Raabe i wielu, wielu innych. Z zagranicy: przedstawiciel Międzynarodówki Transport. tow. Moltmaker, przedstawiciel Związku Kolejarzy holenderskich — Juoftra, przedstawiciele Związku Maszynistów w Danji — Jensen i Kuhn, z Czechosłowacji — Stuhly i Nohavra.

Z władz rządowych byli obecni przedstawiciele Min. Komunikacji i Dyrekcji Kolejowej w Poznaniu.

Z ramienia naszego Związku obecnym był Prezes Sobański, który w gorących słowach powitał Zjazd naszem imieniem.

Obrady trwały 4 dni, w czasie których odbyło się uroczyste odsłonięcie sztandaru Z. Z. K. Zarząd wybrano w tym samym składzie co poprzednio z dotychczasowym prezesem Borkowskim na czele.

Szklane drogi w Polsce. „Gazeta Handlowa w Warszawie“ donosi, że w województwie kieleckiem poczyniło Ministerstwo Robót Publicznych próby nowego systemu budowy nawierzchni drogowej, polegającego na tem, że szosę ubija się miękkim tłuczonym wapieniem z dodaniem szkła wodnego. Sposób ten ma być stosunkowo tani, a próby miały dać bardzo dodatnie rezultaty.

Jak donosi biuletyn „General Motors“ sposób ten wypróbowano po raz pierwszy w r. 1924 w Szwajcarji i we Francji, a wyniki były tak dobre, że Francja posiada już dzisiaj kilka tysięcy kilometrów takich szos. Daj to Boże i u nas.

Podziękowanie dla P. Mieczysława Chodorowicza w Nowym Targu, właściciela warsztatu mechanicznego przy ul. Długiej L. 51 pod fach. kier. Kol. Wondrarczyka, nadsyła nam jeden z członków Zarządu Oddziału Krakowskiego z prośbą o umieszczenie. Kolega nasz miał wypadek tuż koło Nowego Targu, mając jazdę terminową. Tylko dzięki szybkiej interwencji Pana Chodorowicza, w którego warsztatach doprowadzono mu wóz do porządku w przeciągu nadzwyczaj krótkiego czasu, mógł on przybyć na miejsce na czas, pomimo, że naprawa obejmowała tak motor, jak błotniki i karoserję.

Doniosła zmiana w Policji Krakowskiej. Dowiadujemy się, że dotychczasowy Komendant P. P. w Krakowie Komisarz Gallas przeniesiony został do Lublina. Wojewódzkim Komendantem P. P. w Krakowie mianowany został **Podinspektor Saumann.** Jak nas informują, nowy komendant nie jest zwolennikiem tezy, że najlepszym i zasługującym na pochwałę jest ten posterunkowy, który przyprowadzi na komisarjat jak najwięcej dorożek, lub zrobi jaknajwiększą liczbę doniesień, lecz hołduje zdrowej zasadzie, że posterunkowy winien być opiekunem i stróżem danego społeczeństwa, a objektywnością i układnością winien zyskiwać sobie sympatję i przyjaźń publiczności. Jeżeli to prawda, nie będzie więcej publiczność patrzała na posterunkowych, jak na wrogów, a napewno będzie jeżeli nie lepszy, to przynajmniej taki sam porządek.

Wyniki II. międzynarodowego wyścigu tatrzańskiego.

O samym raidzie czytało się wiele we wszystkich dziennikach, ograniczamy się więc tylko do podania wyników.

Kategorja samochodów wyścigowych:

1) **Jan Ripper,** sam. Bugatti kl. F. czas 6.05.695 przec. 73.832.

2) Inż. H. Liefeldt, sam. Austro-Daimler kl. C. czas 6.16.915 przec. 71.634.

Dalsze miejsca Szawaresztajn i Zawidowski.

Kategorja samochodów sportowych:

1) **F. Schmidt,** sam. Amilcar kl. G. czas 6.41.38, przec. 67.268.

2) H. Weinscheck, sam. Tatra kl. D. czas 6.44.00

Dalsze miejsca, Vermirovski, Skolimowski, Januszkowski, Chrząszcz, Bogucki i inni.

I. Nagrody klasyfikacyjne w ogólnej klasyfikacji:

1) **Jan Ripper,** Bugatti — 6.05.695 (statua z bronzu ofiarowana przez P. Prezydentha Rzeczypospolitej.

2) Inż Liefeldt, Austro-Daimler, 6.16.915 (figura bronzowa), ofiarowana przez Antoniego hr. Potockiego prez. K. K. A.

3) St. Szwaresztajn, Bugatti — 6.32.39 (kałamarz) ofiarowany przez F-mę „Auto-Trade“.

Nagrody przechodnie: pp. Jan Ripper 3, oraz F. Schmidt 1.

Nagrody klasyfikacyjne: w klasie wyścigowej Jan Ripper 4. W klasie sportowej Weinscheck, Chrząszcz, Koźmianowa.

Pomiędzy nagrodami specjalnemi była też i nagroda Krakowskiego Oddziału Z. Z. A. w postaci pięknej srebrnej papierośnicy z napisem.

Nagroda ta nie została rozegraną, gdyż żaden z zawodowych kierowców nie startował.

Członków Oddz. Krak. prosimy o uregulowanie prenumeraty, donosząc, że nadal zalegającym z jej uiszczeniem wstrzymamy wysyłkę od 1 października br.

Koledzy, rozpowszechniajcie nasze pismo!

Koledzy, zasilajcie fundusz prasowy!

Ceny ogłoszeń: 1 strona Zł. 300, 1/2 strony Zł. 170, 1/4 strony Zł. 90, 1/8 strony Zł. 50. — Ogłoszenia na okładce o 30% droższe, w tekście o 20% droższe. — Zastrzeżenie miejsca uwzględnia się w miarę możności bez zobowiązania.

Wydawca: Związek Zaw. Automob. Rzeczposp. Polskiej, Zarząd Gł. — Stefan Guszlewicz. — Naczelny redaktor: inż. M. Nanowski
Odpow. redaktor: Adam Bujas. Drukarnia Przemysłowa w Krakowie, Zielona 7, pod kier. T. Zakulskiego.